

Europäisches Patentamt  
European Patent Office  
Office européen des brevets



(11)

EP 0 872 659 A1

(12)

## EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:  
21.10.1998 Patentblatt 1998/43

(51) Int. Cl.<sup>6</sup>: F16D 65/12



(21) Anmeldenummer: 98107152.5

(22) Anmeldetag: 20.04.1998

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU  
MC NL PT SE  
Benannte Erstreckungsstaaten:  
AL LT LV MK RO SI

(71) Anmelder:  
Dr.Ing.h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft  
70435 Stuttgart (DE)

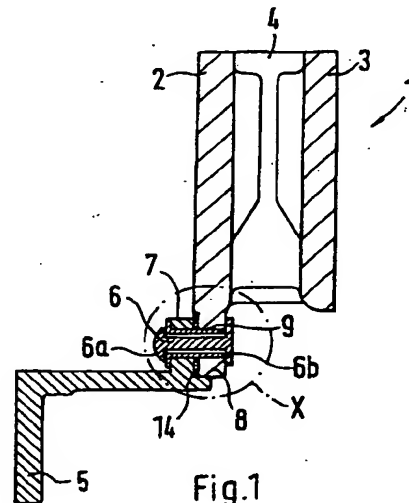
(72) Erfinder: Martin, Roland  
71287 Weissach (DE)

(30) Priorität: 19.04.1997 DE 19716568  
08.04.1998 DE 19815807

### (54) Bremsscheibe, insbesondere eine innenbelüftete Bremsscheibe

(57) Eine Bremsscheibe, insbesondere eine innenbelüftete Bremsscheibe, weist einen Bremsring (2) auf, der über Verbindungselemente mit einem Bremsscheibentopf (5) verbunden ist. Die Verbindungselemente sind konzentrisch zum Bremsscheibentopf angeordnet und durchdringen sich überlappende Ringstege (7,8) des Bremsringes (2) und des Bremsscheibentopfes (5).

Der Bremsring (2) ist mit dem Bremsscheibentopf (5) über Nieten (6,30) oder Bolzen (20,35) verbunden, wobei die Nieten (6,30) in Hülsen (9) angeordnet sind und sich zwischen dem Schließkopf (6a,6b) bzw. dem Kopf des Nietes und einem Sicherungsring (22) des Bolzens zur Außenoberfläche des Ringsteges des Bremsscheibentopfes oder des Bremsringes ein Überstand bzw. ein Zwischenraum von wenigen hundertstel Millimeter ergeben kann. Ein bündiger Abschluß ist auch möglich.



EP 0 872 659 A1

## Beschreibung

Die Erfindung bezieht sich auf eine Bremsscheibe, insbesondere innenbelüftete Bremsscheibe, nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1.

Aus der DE 44 46 017 A1 ist eine Bremsscheibe, insbesondere eine innenbelüftete Bremsscheibe bekannt, bei der ein Bremsring mit einem Bremsscheibentopf über Befestigungsschrauben verbunden ist. Die Schrauben sind jeweils in Hülsen gehalten. Diese Hülsen weisen einen Überstand auf und mittels einer zwischengeschalteten Tellerfeder, welche von einem Kopf einer Befestigungsschraube beaufschlagt wird, erfolgt eine Verspannung der beiden zu verbindenden Bremsscheibenteile.

Aufgabe der Erfindung ist es, eine verbesserte Verbindung eines Bremsscheibenringes mit einem Bremsscheibentopf zu schaffen, mit der ein Bremsenquietschen vermieden bzw. weitestgehend unterbunden wird.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß durch die Merkmale des Anspruchs 1 gelöst. Weitere vorteilhafte Merkmale beinhalten die Unteransprüche.

Die mit der Erfindung hauptsächlich erzielten Vorteile bestehen darin, daß durch eine Niet- bzw. Bolzenverbindung eine Bedämpfung von axialen Schwingungsanregungen beim Bremsvorgang erzielt wird, wobei diese Verbindung einen definierten Abstand zwischen einem Kopf der Verbindung und einer Verbindungsfläche am Bremsentopf oder Bremsenring bedingt.

Insbesondere tritt eine Bedämpfungswirkung durch Trennung der Bremsscheibenteile, wie dem Bremsscheibenring und dem Bremsscheibentopf sowie durch eine definierte Vorspannung des Bremsscheibenringes und -topfes durch Variation des Überstandes einer verwendeten Hülse bis gegen Null in Zusammenhang mit der Nietverbindung ein. Bei einer weiteren Ausführung mit einem Bolzen und aufgepresstem Sicherungsring kann ebenfalls ein Überstand erzielt werden. Des weiteren wird der Effekt der Bedämpfung durch Einbringung eines hochdämpfenden Materials zwischen den beiden aufeinanderliegenden Ringflächen des Bremsscheibenringes und -topfes ermöglicht.

Der Hülsenüberstand bzw. der Abstand des Sicherungsringes am Bolzen beträgt nur wenige hundertstel Millimeter und der Schließkopf bzw. der Kopf des Nietes übergreift das Hülsenstirnende, so daß ein Zwischenraum verbleibt. In jedem Fall ist gewährleistet, daß zwischen Bremsscheibenring und Bremsscheibentopf hinsichtlich einer Schwingungsanregung eine Trennung erfolgt und die Bremsscheibenteile schwingungstechnisch voneinander abkoppelbar sind, d.h., daß die aufeinanderliegenden Ringflächen des Bremsscheibenringes und des Bremsscheibenringes eine minimale mögliche Bewegungsmöglichkeit zueinander aufweisen.

Nach einer weiteren Ausführung der Erfindung mit

einem Niet, insbesondere einem Kopfbruchniet, kann der Überstand entfallen, so daß die Hülse zur Drehmomentübertragung bündig mit dem Ringsteg abschließt. Das Niet steht aufgrund der versenkten Ausführung in der Hülse nach außen bzw. nach innen nicht vor. Auch ist der Kopf abgeplattet.

Bei einer weiteren Ausführung mit einem Bolzen, ist dieser mit einem zylindrischen Mittenteil versehen, welches im Ringsteg der Bremsscheibe angeordnet ist und teilweise in den Bremsring des Bremsscheibentopfes hineinragt. Über einen Gewindeansatz wird die Schraube im Bremsscheibentopf befestigt.

Ausführungsbeispiele der Erfindungen sind in den Zeichnungen dargestellt und werden im folgenden näher beschrieben.

Es zeigen

- Fig. 1 eine Verbindung zwischen Bremsscheibentopf und Bremsring im Schnitt,
- Fig. 2 eine weitere Ausführung einer Anordnung des Bremsscheibentopfes zum Bremsring,
- Fig. 3 eine vergrößerte Einzelheit X des Hülsenüberstandes,
- Fig. 4 eine weitere Ausführung mit einem Bolzen und Sicherungsring,
- Fig. 5 eine Darstellung im Schnitt mit einem speziellen Niet, beispielsweise einem Kopfbruchniet und
- Fig. 6 eine Darstellung im Schnitt mit einem Gewindebolzen, beispielsweise einer Bundschraube.

Eine innenbelüftete Bremsscheibe 1 umfaßt zwei miteinander über Rippen 4 verbundene Bremsringe 2, 3, die an einem Bremsscheibentopf 5 über Verbindungselemente 6; 20; 30; 35 befestigbar sind.

Zum Befestigen des Bremsringes 2 am Bremsscheibentopf 5 sind an jedem Bremsenteil 2, 5 ein Ringsteg 7, 8 vorgesehen, die gegenüberstehend miteinander verbunden sind. Der Ringsteg 8 kann innenliegend gemäß Fig. 1 oder außenliegend gemäß Fig. 2 des Ringsteges 7 des Bremsscheibentopfes 5 angeordnet sein.

Die Verbindung der beiden Bremsenteile 5 und 2 erfolgt gemäß den Fig. 1 bis 3 über Miete 6, wobei jedes Niet 6 in einer Hülse 9 angeordnet ist. Diese Hülse 9 durchdringt Bohrungen in den Ringstegen 7, 8 der Bremsenteile 2 und 5 und stützt sich mit ihrem einen Ende 10 über einen Rand 11 an einem Ringsteg 7 oder 8 ab. Das andere abgekehrte freie Ende 12 der Hülse 9 ist mit einem Überstand a zur Außenoberfläche 13 des Ringsteges 7 oder 8 ausgeführt, wie Fig. 3 in einer Vergrößerung näher zeigt. Bei einer Vernietung bleibt dieser Spalt bestehen, der etwa zwei hundertstel Millimeter beträgt bzw. in einem Bereich von 2 bis 5/100 mm liegt. Dieses Maß wird entsprechend den Gegebenheiten definiert und kann gegen Null gehen.

Die Nietung erfolgt so, daß der Kopf 6a auf dem

5

10

15

25

40

## 45

- 55

2. Bremsscheibe nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Hülse (9) an einem Ende (10) einen dem Nietkopf (6a) bzw. den Schließkopf (6b) zugerichteten Rand (11) als Abstütz- und Anlagefläche aufweist und das abgekehrte andere Ende (12) mit dem Überstand (a) ausgebildet ist und dieser als Maß für eine in Abhängigkeit von einer definierten Vorspannung der Verbindung des Bremsringes (2) mit dem Bremsscheibentopf (5) ausgeführt ist.

- 30 4. Bremsscheibe nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß das hochdämpfende Material auf einem mit elastischen Schichten versehenen Dämpfungsblech (14) angeordnet ist.

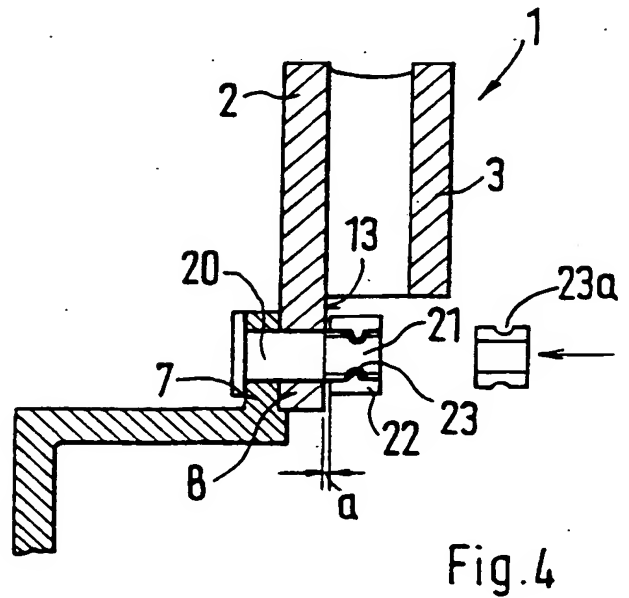
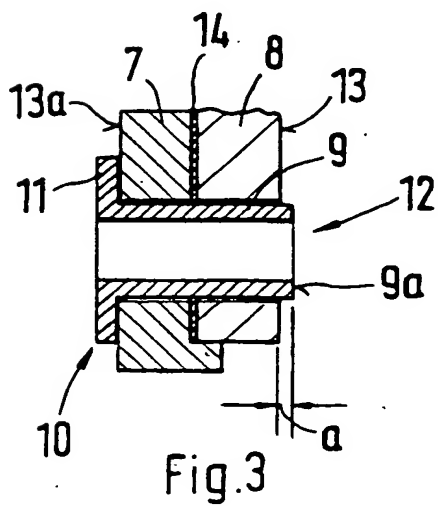
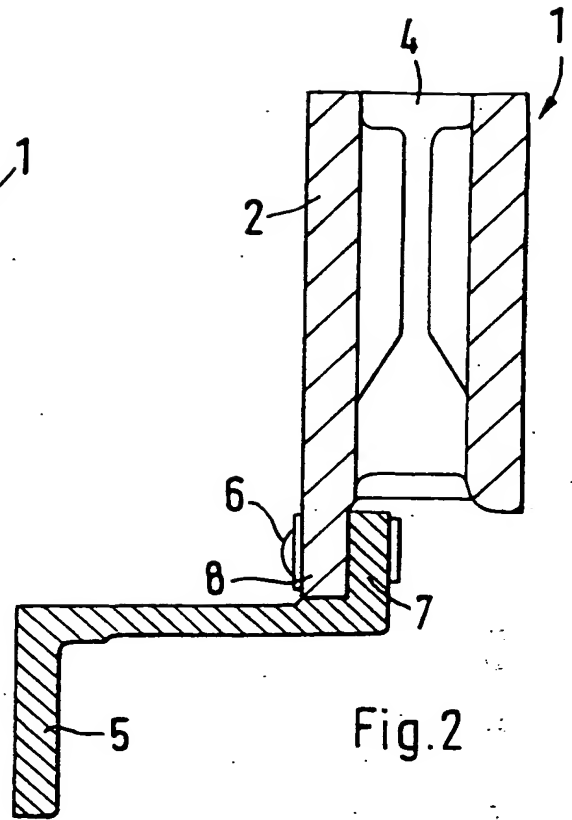
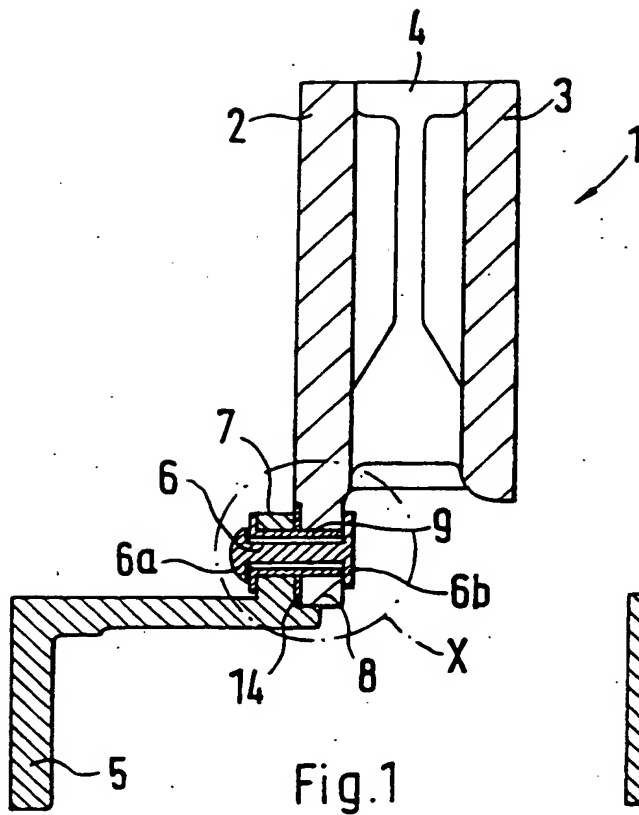
6. Bremsscheibe nach einem oder mehreren der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der Hülsenüberstand (a) etwa 2 bis 5/100 mm beträgt.

- 50

- 3

Hülse (9) bündig und/oder überstehend zur Außenfläche (13) des Bremsringes (2) angeordnet ist und in der Hülse (9) ein Niet (30) von einer Seite her eingezogen angeordnet ist, das mit seinem einen Ende (31) versenkt in der Hülse (9) liegt und mit seinem anderen Ende (32) als flacher Kopf (33) ausgeführt ist und zwischen den Ringstegen (7, 8) ein beidseitig beschichtetes Dämpfungsblech (14) vorgesehen ist.

9. Bremsscheibe, insbesondere innenbelüftete Bremsscheibe, mit mindestens einem Bremsring, der über Verbindungselemente mit einem Bremsscheibentopf verbunden ist und die Verbindungselemente konzentrisch zum Bremsscheibentopf angeordnet sind und sich überlappende Ringstege des Bremsringes und des Bremsscheibentopfes durchdringen, dadurch gekennzeichnet, daß der Bremsring (2) mit dem Bremsscheibentopf (5) über einen Bolzen (20) verbunden ist, der an seinem Bolzenende (21) einen Sicherungsring (22) aufweist, welcher unter Bildung eines Abstandes (a) mit dem Bolzenende (21) verpreßt ist.
10. Bremsscheibe nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, daß der Bolzen (20) eine umlaufende Einpressrille (23) aufweist, die mit dem aufgepressten Sicherungsring (22) einen Formschluss ergibt.
11. Bremsscheibe, insbesondere innenbelüftete Bremsscheibe, mit mindestens einem Bremsring, der über Verbindungselemente mit einem Bremsscheibentopf verbunden ist, und die Verbindungselemente konzentrisch zum Bremsscheibentopf angeordnet sind und sich überlappende Ringstege des Bremsringes und des Bremsscheibentopfes durchdringen, dadurch gekennzeichnet, daß die Ringstege (7, 8) der Bremsscheibe (1) und des Bremsscheibentopfes (5) über einen Bundbolzen (35) miteinander verbunden sind, der ein zylindrisches Mittenteil (36) aufweist, welches im Ringsteg (8) der Bremsscheibe (1) und teilweise im Ringsteg (7) des Bremsscheibentopfes (5) angeordnet ist und über ein anschließendes Gewindeende (37) im Ringsteg (7) des Bremsscheibentopfes (5) befestigbar ist.
12. Bremsscheibe nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, daß zwischen den beiden Ringstegen (7, 8) ein beidseitig beschichtetes Dämpfungsblech (14) angeordnet ist.
13. Bremsscheibe nach den Ansprüchen 10 oder 11, dadurch gekennzeichnet, daß zwischen einem Kopf (39) des Bundbolzens (35) und den Ringstegen (7, 8) ein Federelement (38) angeordnet ist.



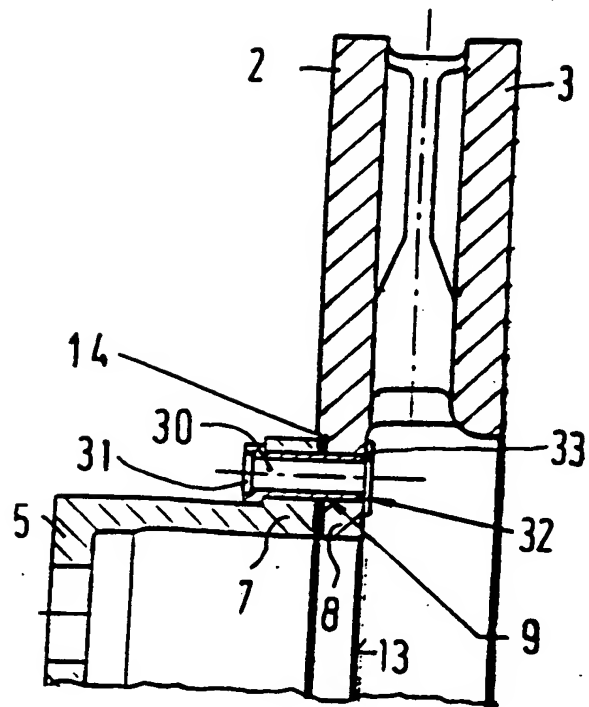


FIG. 5

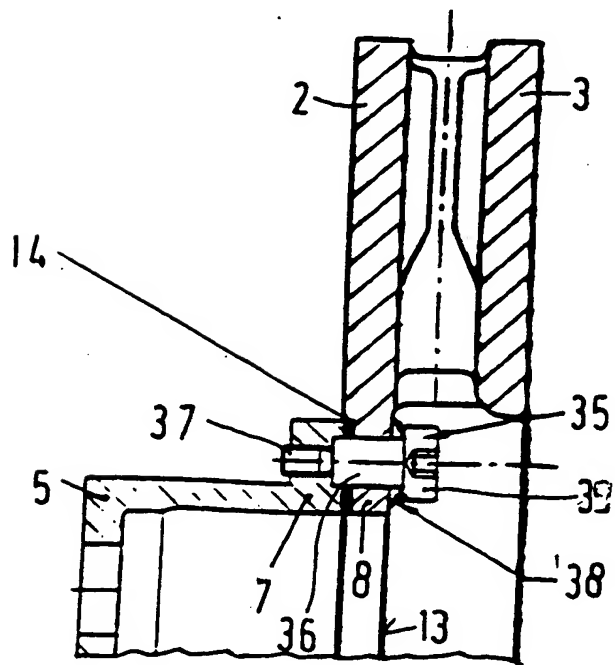


FIG. 6



Europäisches  
Patentamt

## EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung  
EP 98 10 7152

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.6)
Y	DE 17 75 685 A (TEVES GMBH ALFRED) 16. September 1971	1-5	F16D65/12
A	* letzter Absatz - letzter Absatz; Anspruch 1; Abbildung 3 *	6,7	
D,Y	EP 0 718 521 A (PORSCHE AG) 26. Juni 1996	1-5	
A	* Spalte 2, Zeile 30 - Zeile 35; Abbildung 2 *	6,7	
X	DE 195 33 571 A (FRENI BREMBO SPA) 11. April 1996	9,10	
X	* Spalte 2, Zeile 33 - Zeile 39; Abbildung 3 *		
X	EP 0 564 942 A (KNORR BREMSE AG) 13. Oktober 1993	11,13	
Y	* Spalte 4, Zeile 41 - Spalte 5, Zeile 24; Abbildung 2 *	12	
Y	EP 0 291 697 A (YUTAKA GIKEN CO LTD) 23. November 1988	12	
A	* Spalte 4, Zeile 38 - Zeile 49; Abbildung 6 *	3,5,8	
X	US 4 132 294 A (POLI ANTONIO) 2. Januar 1979	11	F16D
	* Spalte 3, Zeile 30 - Zeile 40; Abbildungen 2,3 *		
A	US 4 790 413 A (MEYNIER GUY) 13. Dezember 1988	1,5,8	
	* Spalte 3, Zeile 33 - Zeile 44; Abbildung 1 *		
A	EP 0 127 932 A (EATON CORP) 12. Dezember 1984	1,2,5-7, 11	
	* Seite 8, Zeile 1 - Zeile 14; Abbildung 1 *		
-/--			
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort <b>MÜNCHEN</b>		Abschlußdatum der Recherche <b>6. August 1998</b>	Prüfer <b>Curzi, D</b>
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur			

EPO FORM 1503 03 82 (P04C03)



**Europäisches  
Patentamt**

## EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

**Nummer der Anmeldung**

EP 98 10 7152

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.6)
A	GB 2 132 290 A (LUCAS IND PLC) 4.Juli 1984 * Abbildung 2 *	8	
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.6)
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort	Abschlußdatum der Recherche	Prüfer	
MÜNCHEN	6. August 1998	Curzi, D	
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentedokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument ..... & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : mündliche Offenbarung P : Zwischenliteratur			